ŻYCIE GOSPODARCZE

Dwutygodnik poświęcony sprawom gospodarczym Polski Zachodniej

Organ Związku Fabrykantów Tow. zap. w Poznaniu.

Redakcja i Administracja: Rzeczypospolitej 1, II — telefon 25-95.

Redaktor przyjmuje w dni powszednie od godz. 11—1; Administracja od 9—3.

Poznań, dnia 1 kwietnia 1931

Prenumerata wynosi: w kraju z przesyłką rocznie 30 zł, półrocznie 15 zł, kwartalnie 7,5 zł. zagranicą z przesyłką rocznie 36 zł, półrocznie 18 zł. kwartalnie 9 zł. Numer pojedyńczy 1,5 zł.

NR. 7 Wydawca: *Związek Fabrykantów Tow. zap. w Poznaniu.* **ROK 10**

Zmiana taryf przewozowych.

Komitet Taryfowy Państwowej Rady Kolejowej na posiedzeniu w dniu 9 grudnia 1930 r. postanowił wyłonić specjalną komisję celem wyjaśnienia i rozważenia tych zmian i posunięć taryfowych, które należałoby przeprowadzić w związku z przeżywanem obecnie przesileniem gospodarczem. Komisja, po szczegółowem zbadaniu odpowiedzi, które wpłynęły na zapytania zawarte w rozesłanych w tym celu specjalnych kwestjonarjuszach, postanowiła:

a) ująć w formę konkretnych wniosków przedstawić się mających Komitetowi Taryfowemu Państwowej Rady Kolejowej tylko te postulaty taryfowej natury, które mogą bezpośrednio wpłynąć na polepszenie konjunktury gospodarczej;

b) zająć się przytem tylko sprawami, mającemi ogólne znaczenie dla danej grupy produkcji;

c) w tych ramach ograniczyć żądania ulg taryfowych do istotnie najniezbędniejszych rozmiarów i z reguły tylko na czas przejściowy, bacząc szczególniej na to, by stworzyć możność zdobycia na kolei nowych transportów, któreby dały kompensatę za obniżenie taryfy;

d) materjał zebrany z kwestjonarjuszy, dotyczący bieżących uzupełnień lub ulepszeń taryfy, tudzież spraw miejscowego znaczenie — wykorzystać w najbliższej przyszłości w normalnym trybie wniosków na Komitet Taryfowy.

Trzymając się powyższych zasad, powzięła komisja m. in. następujące uchwały.

Przemysł drzewny.

1. Niezależnie od indywidualnych ulg taryfowych, w dalszym ciągu bliżej wyszczególnionych, obniżyć generalnie, ale w drodze refakcji, taryfy eksportowe dla tych gatunków drzewa, które będą wywożone przez mające powstać organizacje eksportowe. Określenie warunków i wysokości ulg taryfowych, pozostawia się porozumieniu Ministerstwa Komunikacji z wymienionymi organizacjami.

2. W warunkach stosowania taryf, zawartych w zeszytach taryfowych 2 i 3 dozwolić dla celów standaryzacji na ujednostajnienie zewnętrznego wyglądu materjałów tartych przez opiłowywanie, kantowanie itp.

3. Wymiar grubości kopalniaków poz. 904 K. t. podnieść z 18 cm na 20 cm średnicy w cieńszym końcu.

4. Baraki i domki składane poz. 931 K. t. włączyć do t. w. D. 1.

5. Taryfę wyjątkową D 2 rozszerzyć na drewno poz. 903 K. t., przewożone do przeróbki w krajowych zakładach przetwórczych.

6. Dla tarcic do 3 metrów długości z poz. 910 K. t., przewożonych dla dalszej przeróbki do fabryk skrzyń przyznać t. w. D. 2.

7. Na eksport papierówki przyznać opłaty t. w. D. 3.

8. Na wywóz papierówki przez Gdańsk i Gdynię przyznać opłaty t. w. P. D. 1.

9. Na wywóz kopalniaków i słupów telegraficznych i telefonicznych przyznać opłaty t. w. D. 3, zmniejszone o 10%.

10. Do ulg specjalnych, przewidzianych t. w. P. D. 1. dla stacyj nadawczych D. O. K. P. Wilno włączyć, sleepry z poz. 924 K. t.

11. Dla materjałów tartych, wysyłanych ze stacji D. O. K. P. Gdańsk do portów w Gdańsku i Gdyni, przyznać opust analogiczny, jak zawarty w p. 5 t. w. P. D. 1, t. j. 10%.

12. Z t. w. D. 3 na wywóz drzewa tartego z D. O. K. P. Wilno wyłączyć w obszarze ważności stacje odbiorcze D. O. K. P. Poznań i Gdańsk.

13. W punkcie 46 zeszytu taryfowego 2 przenieść dykty poz. 923 z grupy 2 do grupy 3, t. zn. opust taryfowy podwyższyć z 5% na 10%.

14. Obszar ważności ulgi taryfowej dla dłużyc i kloców, sprowadzanych do tartaków na Wileńszczyźnie, zawartej w poz. 6 aneksu, rozszerzyć na stacje odbiorcze wszystkich Dyrekcyj.

15. Na przewóz zrzyn, wiór, trocin itp. odpadków produkcji tartacznej, okorowanych okrągłych obrzynków opałowych do 1½ m długości przyznać stawki, ustanowione w poz. 6 aneksu.

16. Do czasu, póki nie wejdzie w życie polsko-niemiecka umowa handlowa, rozszerzyć ważność pozycji 8 aneksu, zawierającej ulgi dla eksportu drzewa tartego do państw zachodnich, na wszystkie stacje niemieckie.

Przemysł węglowy.

Na miał węglowy przywrócić 10% ulgę z analogicznem jak przy węglu stosowaniem jednolitej stawki na odległość ponad 400 klm.

Przemysł metalowy.

Maszyny i aparaty rolnicze, ogrodnicze itd. poz. 1341 do 1351 K. t. od stacji Warszawa, Wyszków, Łochów, Pabjanice, Koło, Konin, Płońsk, Kutno, Włocławek, Płock, Sierpc, Kielce, Bliżyn, Ostrowiec, Radom, Chełm, Przemyśl, Lublin, Poznań, Ostrów Wielkopolski, Inowrocław, Grudziądz, Chełmno, Bydgoszcz do wszystkich stacyj P. K. P. obniżyć o 2 klasy.

Przemysł szklany i ceramiczny.

1. Złom szklany przenieść do klasy 18.

2. Do t. w. K 1 na przewóz cementu włączyć płyty cementowe poz. 1143 K. t.

3. Dachówki cementowo - azbestowe (eternit) poz. 1147 a włączyć do t. w. K. 5 A, a wykreślić je z załącznika I do T. Cz. I. B. (spis towarów opłacających przewoźne na ładowność wagonu).

4. Taryfę wyjątkową K 8 B na wywóz szkła obniżyć następująco:

a) przy wywozie do portów Lewantu i portów polskich tudzież dla przeładunku na Dunaj w Bratislawie — do klasy 14:

b) przy wywozie w innych kierunkach — do klasy 12,

c) na przywóz azbestu przez Gdańsk i Gdynię wyrównać konkurencję taryfową w kierunku przez Hamburg.

Przemysł papierniczy.

1. Na przewóz szmat (oprócz wełnianych) poz. 785 b. K. t. do krajowych fabryk tektury i papieru zaprowadzić taryfę wyjątkową następującej konstrukcji:

od 1 do 200 km	opłaty klasy 14
„ 201 do 500 km	opłaty klasy 15
wyżej 500 km	opłaty klasy 16

2. Obecne stawki t. w. L 2 dla papieru i bibułki stosować nadal w obrocie wewnętrznym, a dla wywozu tych artykułów przyznać apłaty o dwie klasy niższe, zatem dla towarów t. w. L 2 A Kl. 14, L 2 B Kl. 10 a L 2 C. Kl. 6.

Przemysł chemiczny.

1. Dekstrynę poz. 25 K. t. przenieść do klasy 7.

2. Benzol surowy poz. 262 K. t. adresowany do rafineryj krajowych obliczać według klasy 10.

3. Dla olejów smołowcowych poz. 261 K. t., przewożonych w cysternach, stosować stawki t. w. E. 9 przy opłacie przewoźnego najmniej za 10.000 kg.

4. Na wywóz smoły preparowanej poz. 258 a z gazowni przez Gdańsk i Gdynię przyznać klasę 18.

5. Uprzystępnić t. w. C 7 dla przesyłek kości w ładunkach 5.000 kg.

6. W t. w. M 6 zaprowadzić specjalną ulgę 7% dla superfosfatów, wysyłanych ze stacji Kraków — Bonarka, Lwów — Podzamcze, Brzezie n. O. i Rymanów.

7. Z t. w. N. 11 wyłączyć stacje graniczne i dozwolić na stosowanie opłat tej taryfy dla przesyłek powyżej 5.000 kg, o ile opłata za 10.000 kg właściwej t. w. grupy M nie okaże się tańszą.

Przemysł włókienniczy.

1. przędzę konopną z poz. 742 K. t. przenieść do poz. 741 K. t.

2. W poz. 1-ej aneksu „bawełna i wełna" opłaty obniżyć z kl. 2 do kl. 3 i rozszerzyć nadanie na wszystkie stacje P. K. P.

Sprawy ogólne.

1. Wprowadzić do taryfy i stosować zasadę, że przewoźne za towar załadowany do wagonu o pojemności mniejszej, niż 15.000 kg, oblicza się według najniższej rubryki klasy wagonowej lub odnośnej taryfy wyjątkowej — za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej jednak za ładowność podstawionego wagonu.

2. Uchylić postanowienie § 91 h. T. Cz. I B., którem za przewóz próżnych wagonów prywatnych właścicieli zaprowadzono opłaty 10 zł względnie 50 zł od wagonu.

Komitet Taryfowy na posiedzeniu w dniu 3 ubm. powyższe wnioski komisji jednomyślnie zatwierdził i postanowił zwrócić się do p. Minstra Komunikacji z prośbą o ich uwzględnienie w możliwie najszybszym czasie.

Sprawozdanie z plenarnego zebrania Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu, odbytego 25 marca 1931 r.

Zagajając plenarne zebranie p. Prezes Seweryn Samulski w obszernem przemówieniu, omówił najważniejsze zagadnienia aktualne na polu gsopodarczem. M. i. omawiając sprawę ratyfikacji i traktatu polsko-niemieckiego, wskazał na to, że sfery przemysłowe i handlowe w stosunku traktatu zajmują od dawna stanowisko zdecydowane i stanowisko to nie uległo zmianie. Obecnie nawet rolnictwo polskie wyraziło desinteresement w odniesieniu do traktatu, a to z powodu ciągłych podwyżek stawek celnych przez rząd niemiecki. Nawiązując do położenio naszego przemysłu i handlu, wynikającego z traktatu handlowego z Niemcami, omówił p. prezes akcję obniżenia cen, podjętą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu i prace Związku Izb Przemysłowo-Handlowych i Izb Rolniczych w tej dziedzinie.

Następnie zobrazował działalność niedawno powołanej t. zw. Komisji międzyizbowej, w skład której wchodzą reprezentanci Izb Przemysłowo-Handlowych i Rolniczych Polski Zachodniej i związków gospodarczych. Komisja ta ma na celu przedewszystkiem wzmożenie zdolności eksportowej Polski Zachodniej w dziedzinie produktów rolnych; trzeba bowiem pomiętać, że Polska Zachodnia w niektórych produktach kontroluje 50—90 proc. wywozu ogólno-polskiego. W związku z tem realizuje się obecnie projekty utworzenia centralnych hal targowych w Poznaniu i tuczarni drobiu oraz pracuje nad projektem reglementacji wywozu niektórych produktów rolnych. W końcu zwrócił Pan Prezes Samulski uwagę obecnych na tegoroczne Targi Poznańskie, które obchodzą dziesięciolecie swego istnienia i podkreśliwszy ich doniosłe gospodarcze znaczenie, zachęcił obecnych do propagowania jak najliczniejszego udziału w Targach. W okresie Targów proponowany jest uroczysty zjazd Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, zapewne z udziałem P. Ministra Przemysłu i Handlu.

Obszerne sprawozdanie z działalności Izby, rozesłane poprzednio radcom do wiadomości, a uzupełnione przez p. Dyr. Dr. Waschko przyjęło plenum do wiadomości, podobnie jak przedstawione zamknięcie budżetowe i dokonane przesunięcia w budżecie za rok ubiegły.

W dalszym ciągu zebrania dokonano pewnych zmian w statucie Sądu polubownego Izby Przemysłowo-Handlowej i wybrano 30 sędziów polubownych, z pośród których strony, wiodące, spór przed forum Sądu polubownego przy Izbie Przemysłowo-Handlowej, wybierają arbitrów. Wreszcie zaakceptowało plenarne zebranie projekt ustawy kartelowej, opracowany przez Izbę.

W końcu wygłosił obszerny i bardzo ciekawy referat specjalnie uproszony w tym celu p. Alfred Siebeneichen, naczelnik wydziału w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, przydzielony do komisarjatu generalnego R. P. w Gdańsku na temat: „Umowa polsko-gdańska w świetle interesów gospodarczych Polski".

Szkodliwa konkurencja w przemyśle warsztatów więziennych i szkolnych.

Niejednokrotnie na zebraniach sekcyj branżowych przemysłu, zrzeszonego w naszym Związku, zwracano uwagę na szkodliwą konkurencję warsztatów więziennych i szkolnych, sprzedających częstokroć swoje wyroby poniżej cen rynkowych.

Ostatnio na skutek naszej interwencji Centralny Związek wystąpił w tej sprawie do pana Ministra Przemysłu i Handlu, prosząc go o wejrzenie w tę dziedzinę stosunków i obronę przemysłu prywatnego przed tego rodzaju niezdrową konkurencją.

W szczególności, o ile chodzi o warsztaty więzienne, Centralny Związek stanął na stanowisku, że docenia całkowicie celowość zatrudnienia więźniów w warsztatach o typie rzemieślniczym, co może im zapewnić podstawy uczciwej pracy zarobkowej po opuszczeniu więzienia, uważa natomiast za mijające się z tem nadawanie tej produkcji charakteru masowej wytwórczości, prowadzonej na sposób fabryczny, a co gorsza spieniężanej na wolnym rynku po cenach niższych od cen rynkowych, co jest niedopuszczalnem wykorzystywaniem wyjątkowo uprzywilejowanego położenia tych warsztatów, z któremi przemysł prywatny pod względem kosztów własnych współzawodniczyć nie jest wstanie.

Dotyczy to w równej mierze wytwórczości warsztatów szkolnych z chwilą, gdy oddziaływują one podobnie destrukcyjne na rynku cen.

Wystąpienie Centralnego Związku znalazło zrozumienie czynników miarodajnych, czego wyrazem jest uchwała Komitetu Ekonomicznego Ministrów, który zalecił ścisłe przestrzeganie zasady, przyjętej przezeń w maju r. ub., aby w okresie kryzysu gospodarczego warsztaty te możliwie ograniczyły swą produkcję do wykonywania tylko tych objektów, które są przeznaczone na własne potrzeby danego resortu. Nie powinny one przyjmować zamówień dla innych resortów, ani też podejmować produkcję na potrzeby rynku prywatnego, w każdym zaś razie nie mogą sprzedawać swych wytworów poniżej cen rynkowych.

Targi Poznańskie

O udział firm krajowych w Targach Poznańskich.

Odezwa Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu.

Obecny, długotrwały kryzys zmusza koła gospodarcze do napięcia wszystkich sił, celem przezwyciężenia piętrzących się trudności. Byłoby błędem, gdyby koła gospodarcze, opuszczając ręce, poddawały się naporowi przesilenia, zamiast, mimo wszystko, wytrwać na posterunku, stawiając czoło wypadkom. Aktywność gospodarcza nie może ulec zahamowaniu, szczególnie w obecnym okresie, w którym zaczynają pojawiać się znamiona, zapowiadające pewną poprawę położenia gospodarczego.

Na giełdach światowych mnożą się oznaki ożywienia. Spadek cen podstawowych surowców wydaje się być zahamowany. Na rynkach pieniężnych francuskich i szwajcarskich toczą się pertraktacje o nowe pożyczki zagraniczne, z których również Polska skorzysta w ciągu bieżącego roku. Istnieje prawdopodobieństwo dopływu znaczniejszych kapitałów do Polski.

Jeśli zaś chodzi o rynek krajowy, chłonność jego, wskutek długotrwałego uśpienia siły nabywczej, jest bardzo znaczna i rokuje rychłe nastanie fazy odprężenia.

W tych warunkach, Jubileuszowe Targi Poznańskie (26. 4. — 3. 5. 31 r.) przypadną na okres czasu, mogący stanowić punkt zwrotny w rozwoju konjunktury polskiej.

Spodziewany jest liczny zjazd kupiectwa zagranicznego na Międzynarodowe Targi Poznańskie, których rozgłos zagranicą wzrósł bardzo znacznie dzięki udałemu przebiegowi Targów w ostatnich latach, oraz dzięki Powszechnej Wystawie Krajowej i Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki.

Ratyfikacja przez Polskę licznych umów gospodarczych zwiększyła zainteresowanie zagranicy dla rynku polskiego, zaostrzając jednocześnie współzawodnictwo dostawców zagranicznych.

Dzięki dziesięcioletniemu doświadczeniu instytucji targowej, można obecnie stwierdzić, że Targi Poznańskie zdały egzamin żywotności, czego najlepszym dowodem jest fakt posiadania przez nie stałej klijenteli, stanowiącej około 45 proc. ogółu wystawców; nadto na uwagę zasługuje fakt, że 60 proc. wystawców posiada warsztaty pracy w odległości ponad 200 km od Poznania. Cyfry te świadczą, że udział w Targach rentuje się wystawcom.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu, zwracając uwagę na powyższe, apeluje o gremjalne wzięcie udziału w jedynej, tegorocznej, gospodarczej imprezie międzynarodowej miasta Poznania. Oby koła gospodarcze obecnością swą na Targach stwierdziły odporność życia gospodarczego i jego wolę do przezwyciężenia kryzysu.

Wytyczne Targów Poznańskich.

Najważniejszem zagadnieniem gospodarczem doby obecnej w Polsce jest zachowanie równowagi pomiędzy eksportem a importem. Problem importu aktualizuje specjalnie traktat handlowy polsko-niemiecki, którego ratyfikacja przez oba parlamenty oczekiwana jest przed rozpoczęciem Międzynarodowych Targów Poznańskich. Zmieniona sytuacja prawno-gospodarcza wywołać musi reakcję w świecie gospodarczym naszych najbliższych sąsiadów, tj. Czechosłowacji i Austrji, w dalszym zaś rzędzie Belgji i Francji, którzy opierając się na klauzuli najwyższego uprzywilejowania, nie będą mogli dopuścić, aby chłonny pod wieloma względami rynek polski mógł być opanowany wyłącznie przez Niemcy.

Z tego względu będziemy świadkami ostrego starcia konkurencyjnego pomiędzy wymienionemi państwami. Że areną tych zapasów będą Targi Poznańskie, co do tego niema dwóch zdań. Nie należy się również lękać przerostu importu, gdyż nadmiernej pochopności do importu już dziś w Polsce nie obserwujemy, a nie mając we właściwej mierze rozbudowanego przemysłu inwestycyjnego, tak nam niezbędnego, musimy ze względu na doniosłość rozbudowy kraju korzystać z usług przemysłu zagranicznego.

Nie należy przytem zapominać, że pragnąc rozszerzyć zasięg eksportu polskiego, musimy siłą faktu dążyć do racjonalnej międzynarodowej wymiany towarowej. Możemy ze swej strony stwierdzić, że tak racjonalnie pojęta zasada współpracy pozwoliła Dyrekcji Targów wystąpić na rynkach zagranicznych z inicjatywą ściągnięcia na M. T. w Poznaniu szeregu przedstawicieli rozmaitych firm eksportowych niektórych domów towarowych w Londynie, Paryżu i Brukseli, którzy zobowiązali się przysłać na Targi swoich reprezentantów, upoważnionych, co jest godne podkreślenia, do finansowania transakcyj. Dzięki temu wystawcy polscy, których wyroby będą odpowiadać wymaganiom rynków światowych co do jakości, ceny i warunków, mogą mieć pewność zawarcia konkretnych i niemałych dostaw.

W grę zaś wchodzą artykuły, w produkcji których Polska w zupełności odpowiada potrzebom chwili. Pod kilkoma zaś względami Targi spełniły rolę pionierczą, otwierając możliwości masowego zbytu dla Polskiego Przemysłu Ludowego, który, mając zapewnione poparcie silnych finansowo odbiorców, będzie mógł wejść na drogę racjonalnego rozwoju. Wreszcie nie trzeba zapominać o rzemiośle, którego rola mimo tendencji koncentracyjnych kapitałów, bynajmniej nie jest zakończona, a dla którego Targi choćby w takim dziale malowanego ręcznie szkła i porcelany, przygotowały również reflektantów, ułatwiając mu jednocześnie możność zdobycia stoiska przez znaczną redukcję cen.

Eksportowy charakter Targów podkreślają ponadto usiłowania Dyrekcji w kierunku nawiązania łączności z Bliskim Wschodem, który może powetować Polsce utratę chłonnych rynków Rosji i krajów azjatyckich. Udział Grecji, jako kraju tranzytowego, jest już zapewniony, a ustosunkowanie się do produkcji polskiej zarówno rządu (obniżka taryf tran-

sportowych) jak i kół gospodarczych (zniżki w wolnym porcie w Salonikach) jest ze wszech miar korzystne. Silne zainteresowanie Targami wykazała również Jugosławja i Turcja, które wysyłają delegacje importerów celem zbadania towarów na miejscu.

Moment Targów Poznańskich coraz bardziej rysuje się pomyślnie. Fala ożywienia, która przebiega już po Europie, powinna z normalnem opóźnieniem zawitać do Polski, już w połowie kwietnia. Chociaż narazie uwidacznia się ona tam w formie prac przygotowawczych do kampanji propagandowej, to jednak, biorąc z jednej strony pod uwagę skrupulatność zagranicy w dziale reklamowym, a z drugiej — fakt wzmożonego do trzech zmian tempa pracy drukarń, możemy być przekonani, że prąd aktywności gospodarczej istotnie uległ pozytywnemu nasileniu.

Sejm gospodarczy w Poznaniu podczas Międzynarodowych Targów.

W okresie Międzynarodowych Targów w Poznaniu zapowiedziany jest gremjalny zjazd najwybitniejszych osobistości świata gospodorczego, organizowany przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych. Doniosłość obrad i powziętych wniosków podniesie w tym wypadku współpraca Izb Przemysłowo-Handlowych, jako organizacyj, szukających rozwiązania problemów gospodorczych nieraz na drodze teoretycznej, z Targami, jako instytucją, pracującą na płaszczyźnie wyłącznej praktyki. Należy z pełnym uznaniem podkreślić, że związki gospodarcze w zupełności oceniły znaczenie Targów dla całego kraju, o organizacje lokalne, jak Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu, Związek Towarzystw Kupieckich w Poznaniu i Związek Fabrykantów w Pznaniu poparły radą i pomocą najżywotniejsze poczynania Targów. Dzięki tej współpracy zacieśniają się coraz bardziej węzły przyjaźni gospodarczej między organizacjami poszczególnych dzielnic w łącznej pracy nad ugruntowaniem dobrobytu w kraju.

Jak będzie wyglądać budownictwo pokażą nam Czesi na Targach Poznańskich.

Nowoczesna urbanistyka wymaga od architektury ścisłego przystosowania formy budownictwa do świeżych potrzeb współczesnej cywilizacji. Tą drogą tylko da się pokonać głód mieszkaniowy, dający się we znaki nietylko zresztą u nas, lecz w całej Europie. To też zrozumiałe zaciekawienie zarówno wśród sfer fachowych, jak i jednostek związanych z zagadnieniami samorządowemi, wywołała wiadomość, że Ministerstwo Robót Publicznych w Czechosłowacji zamierza urządzić w związku z Targami Poznańskiemi wystawę nowoczesnej architektury z uwzględnieniem zaznaczonych powyżej warunków.

Udział Czechosłowacji, prócz grupy powyższej, zapowiada się bardzo licznie, głównie dzięki akcji min. dr. Matouska, który wydał polecenie treści ogólnej, popierając udział przemysłu czechosłowackiego na Targach Poznańskich. Z uwagi na zacieśniające się węzły przyjaźni gospodarczej pomiędzy dwoma krajami, pożądany byłby oficjalny udział Czechosłowacji na Targach.

Północ Europy na Targach Poznańskich.

Targi Poznańskie przyczynią się do przywrócenia stosunków gospodarczych Polski z Łotwą, przerywanych przez wojnę europejską i rewolucję rosyjską. Stoisko łotewskie zapełnia eksponaty dwóch podstawowych branż tego kraju, to jest przemysł papierniczy i gumowy. Poparcie rządowe zapewnia udział łotewskiego ministra skarbu, handlu i przemysłu, Erhardta, propagandę zaś Targów bardzo intensywnie prowadzą wydawnictwa „Jana Okas Sinas" i „Siegodnia". Ponadto wycieczkę przemysłowców łotewskich do Poznania organizuje wiceminister Zalk, dyrektor departamentu ekonomicznego min. skarbu, przemysłu i handlu.

Targi Poznańskie znalazły również przychylny oddźwięk i w innych krajach Europy Północnej. Z państw skandynawskich zgłosiła już swój udział Norwegja, która wystawi swoje główne artykuły eksportowe, t. j. sardynki, konserwy rybne i papier. Z krajów nadbałtyckich po Łotwie odezwała się jeszcze Estonja, której min. przemysłu i handlu Jurman zajął się energicznie organizacją udziału Estonji w Targach.

Estonja wystawi produkt w Polsce niewyrabiany — palony łubek, na który pragnie uzyskać obniżkę cła wwozowego do Polski, w zamian za kontyngent węgla górnośląskiego. Dzięki temu rola Targów Poznańskich jako podstawy do nawiązywania korzystnej wymiany międzynarodowej rysuje się coraz wyraźniej.

Podatek

Zajmowanie należności za dostawy rządowe na uregulowanie zaległości podatkowych dostawców.

Okólnikiem z października ub. r. Ministerstwo Skarbu zarządziło, by urzędy i instytucje państwowe przed wypłatą należności dostawcom każdorazowo badały w odnośnych urzędach skarbowych, czy dostawca nie zalega w podatkach i w razie stwierdzenia zaległości większej niż wynosi suma należności za dostawę, przelewały całą tę sumę na poczet podatków, w przeciwnym razie odpowiednią część tej sumy.

W wykonaniu tego okólnika władze skarbowe przesyłały urzędom i instytucjom państwowym na ich żądanie, wykazy zaległości podatkowych dostawców, przedstawiające nietylko te należności, które stały się już płatnemi i które można ściągać w drodze egzekucyjnej, ale także i te, których zapłatę rozłożono na raty, a wreszcie i te należności, które wprawdzie zostały już przypisane, lecz dotyczące ich nakazy płatnicze nie zostały jeszcze płatnikom doręczone.

Tego rodzaju praktyka stanowiła bardzo dotkliwe a nieuzasadnione utrudnienie dla życia gospodarczego i wywołała żywe sprzeciwy sfer przemysłowych.

Już bowiem w grudniu ub. r. nasz Związek Fabrykantów oraz Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów wniosły memorjały do Ministerstwa Skarbu, w których przedewszystkiem domagały się, ażeby w razie rozłożenia zaległości podatkowej na raty, decyzja, która zapadła co do wysokości terminów rat, obowiązywała również i przy egzekucji tych zaległości z należności za dostawy t. j., ażeby każdoczesna egzekucja przeprowadzana była tylko w tym wypadku, gdy nastąpił termin raty i tylko w granicach wysokości raty.

Słuszny ten postulat doznał niedawno przychylnego załatwienia. Ministerstwo Skarbu z okazji ostatniego zjazdu naczelników urzędów skarbowych zwróciło uwagę, że wyznaczone ulgowe raty, względnie odroczenia płatności podatkowych, mają być bezwzględnie dotrzymywane wobec płatników, którzy mają wzajemną pretensję do instytucyj państwowych.

Jeżeli więc płatnik ma rozłożoną na raty zapłatę zaległego podatku i otrzymuje od skarbu państwa należności za dokonaną dostawę, to władza skarbowa nie może zajmować tej należności na pokrycie zaległości podatkowych, dopóki płatnik punktualnie uiszcza raty zaległego podatku.

Szacowanie remanentów w zakresie podatku dochodowego.

Ministerstwo Skarbu wydało urzędom skarbowym następujące wskazówki co do traktowania remanentów w ramach podatku dochodowego.

Przy badaniu szacowania remanentów należy stosować zasadę, że jeżeli płatnik, obowiązany do przeprowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych, rokrocznie stosuje te same normy szacowania remanentów, to zasadniczo nie należy kwestjonować tego szacowania, chociażby ono było nieco niższe od własnych kosztów, względnie od ceny rynkowej. Natomiast należy podwyższać do kosztów własnych lub do cen rynkowych szacowanie remanentów u płatników, którzy często zmieniają zasadę szacowania remanentów, oraz u tych płatników, którzy nie są ustawowo zobowiązani do prowadzenia ksiąg handlowych, w tym ostatnim wypadku dlatego, że płatnik taki może w następnym roku zaniechać prowadzenia ksiąg handlowych i wtedy różnica w remanencie ujdzie opodatkowaniu. O powyższem należy pamiętać zwłaszcza przy szacowaniu remanentów u płatników, prowadzących t. zw. księgi gospodarcze.

Potrącanie podatku dochodowego od uposażeń oraz świadczeń socjalnych przy wymiarze podatku.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 24 lutego r. b. L. D. V 1044/2 wyjaśniło, że podatek dochodowy od uposażeń oraz świadczenia socjalne, ponoszone przez pracodawcę za pracowników, są potrącalne w myśl art. 6 ustawy przy wymiarze podatku dochodowego, wydatki te bowiem nie są niczem innem, jak swego rodzaju formą podwyższenia wynagrodzenia pracowników i na równi z całem zasadniczem wynagrodzeniem podlegają potrąceniu.

Sprawy kolejowe

Zmiana składu Państwowej Rady Kolejowej.

W Ministerstwie Komunikacji przygotowany jest projekt ustawy, względnie uchwały sejmowej, zmieniającej skład Państwowej Rady Kolejowej w tym kierunku, że Minister Komunikacji, który dotąd ma prawo wyznaczać 30 organizacyj, nominujących delegatów P. R. K., będzie miał prawo wyznaczyć 40 takich organizacyj. Sprawa ta stała się palącą wobec powstania Izb Rolniczych, które gwałtownie i słusznie domagają się reprezentacji.

Dopiero po załatwieniu sprawy zasadniczej podwyżki liczby przedstawicieli organizacyj z 30 na 40 przez Sejm, wyłoni się sprawa rozdziału mandatów. Jest możliwe, że wszystkie nowe mandaty nie będą zużyte dla Izb Rolniczych, a raczej jest już nawet pewnem, że jeden z tych mandatów przypadnie stowarzyszeniom turystycznym. Nie jest też wykluczone, że da się coś urwać z tych mandatów na rzecz zwiększenia reprezentacji przemysłu. Jest szereg organizacyj branżowych, które nie mają swojej reprezentacji w P. R. K., jak np. organizacje przemysłu cementowego, papierniczego, budowlanego, szklanego itp. Organizacje branżowe miałyby tu z natury rzeczy pierwszeństwo przed terytorjalnemi wobec tego, że poszczególne terytorja przemysłowo-handlowe są reprezentowane w Państwowej Radzie Kolejowej przez Izby Przemysłowo-Handlowe. Obecnie okazuje się, że jest bardzo wątpliwe, czy przed jesienią będzie mogło nastąpić ukonstytuowanie nowej Państwowej Rady Kolejowej.

W sprawie komercjalizacji kolei.

Na ostatniem posiedzeniu Komitetu Eksploatacyjnego Państwowej Rady Kolejowej zostało ponownie ustalone stanowisko Rady w stosunku do obecnego stanu t. zw. komercjalizacji kolei na zasadzie ostatniego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej. Stwierdzono przedewszystkiem, że to rozporządzenie usamodzielnia przedsiębiorstwo kolejowe w dużej mierze pod względem finansowym i budżetowym. Natomiast ustrój obecny wykazuje dwa zasadnicze braki:

a) w tym kierunku, że zarząd kolejami nie jest oddzielony od nadzoru i że obie te funkcje są złączone w osobie Ministra Komunikacji;

b) w tym kierunku, że ustrój ten wcale nie gwarantuje rzeczywistej praktycznej komercjalizacji kolei i jest właściwie tylko nazwą bez treści, mającą na celu tylko ułatwiać przedsiębiorstwu kolejowemu zaciąganie pożyczek. Wobec tego wysunięto postulaty oddzielenia zarządu przedsiębiorstwem kolejowem od nadzoru nad tem przedsiębiorstwem oraz rzeczywistego skomercjalizowania kolei. W szczególności koleje państwowe powinny dążyć do zwiększenia dochodów przez tworzenie jaknajwiększych ułatwień dla interesentów, a m. in. uproszczenie wszelkich przepisów w drodze usunięcia całego balastu zbędnej formalistyki i przez komercjalizację personelu, który powinien obsługiwać interesentów, nie jak urzędnicy petentów, lecz jak dobry kupiec klijentów, w sposób szybki, sprawny i uprzejmy. Wymogiem rzeczywistej komercjalizacji jest także uczynienie polityki taryfowej elastyczną w ten sposób, by dostosowywała się ona szybko do zmian w konjunkturze gospodarczej. Dalej koleje powinny starać się o zwiększenie swoich dochodów, a równocześnie o ułatwienia i ulgi dla publiczności przez zakładanie własnych przedsiębiorstw takich, jak stacje miejskie, agencje celne, składy warrantowe, biura podróżnicze, przedsiębiorstwa samochodowe dowozu i odwozu przesyłek od stacji do lokalu odbiorców, oraz z lokali nadawców do stacji, itd. itd .W dziedzinie rozchodowej komercjalizacja powinna znaleźć wyraz w ograniczeniu wydatków eksploatacyjnych do minimum przy osięganiu maksimum efektu. Wszelkie wydatki inwestycyjne natomiast powinny opierać się na ścisłej kalkulacji rentowności, co dotąd przeważnie się zaniedbuje. Na kolejach daje się zauważyć przerost techniki w tym sensie, że nie zwraca się uwagi na to, iż dążenie do doskonałości technicznej nieraz bywa nieekonomiczne. Powyższa opinja Państwowej Rady Kolejowej była jednomyślna.

Budżet przedsiębiorstwa P. K. P. na rok 1931/32.

Budżet przedsiębiorstwa P. K. P. na rok 1931/32 był przedmiotem rozważań posiedzenia Państwowej Rady Kolejowej. Budżet ten był sporządzony w Ministerstwie Komunikacji przed dziesięcioma miesiącami i wychodził z tego założenia, że przewozy roku 1931/32 będą o 6%mniejsze niż przewozy w roku 1929/30. Tymczasem okazało się, że obniżka przewozów w r. 1931/32 w porównaniu z rokiem 1929/30 będzie wynosiła nie 6%, ale 20%. Z tego wyniknie luka w dochodach, wynosząca 195 miljonów zł. Lukę tę obniżył Sejm i Senat razem o 75 milj. zł. Wobec czego luka spadła na 120 milj. zł. Nadto od tej sumy należy odtrącić przewidziane w budżecie 46 milj. zł. jako zysk, który P. K. P. nie wpłaca. Tak więc powyższa luka zmniejsza się na 74 milj. zł. Przez ostrożność Minister Komunikacji szacuje deficyt wyżej, do 100 milj. zł.

Dalszy rachunek dotyczy inwestycyj kolejowych w rok u1931/32. Senat obciął sumę przewidywaną na inwestycje kolejowe, z 184 milj. na 175 milj. zł.

O ileby doszła do skutku umowa z Francuzami o magistralę węglową, to wówczas zwolniłoby się w

budżecie 32 milj. zł, przewidzianych na dalszą budowę tejże magistrali węglowej i wtedy na inne inwestycje kolejowe zostałoby 143 milj. zł. Ponieważ jednak, jak widzieliśmy wyżej, należy się liczyć z deficytem, wynoszącym 74—100 milj. zł., w rzeczywistości na inwestycje pozostałaby znikoma suma w najlepszym razie około 70 milj. zł., a w najgorszym wypadku około 40 milj. zł.

Rozpatrując tę sytuację P. R. K. zażądała, by formalnie stwierdzić, iż wpłata 46 milj. zł. do skarbu uskutecznioną nie będzie. Następnie podkreśliła Rada z wielkim naciskiem, że oszczędności dla zmniejszenia deficytu powinny być dokonywane w zakresie wydatków eksploatacyjnych, a dopiero w dalszym rzędzie w zakresie wydatków inwestycyjnych i tu najpierw w zakresie wydatków, przeznaczonych na nowe budynki, warsztaty itd., a dopiero na ostatniem miejscu w zakresie wydatków inwestycyjnych, związanych z eksploatacją.

Wydawanie kolejowych przesyłek pośpiesznych.

Według obowiązujących przepisów — kolejowe przesyłki pośpieszne i inne pilne mogą być na żądanie odbiorcy wydane bezpośrednio po przybyciu pociągu. W tym celu adresat winien poprzednio zwrócić się pisemnie do zawiadowcy stacji i złożyć kaucję na zabezpieczenie kredytu towarowego dziennego, względnie okresowego.

Prawo i sąd w życiu gospodarczem

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym.

Z dniem 1 kwietnia r. b. zaczyna obowiązywać ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym. Ponieważ ta ustawa interesuje szerokie koła właścicieli samochodów i wszelkich innych pojazdów, podajemy ją poniżej w zasadniczych wyjątkach, według tekstu, ogłoszonego w nr. 16/31 „Dziennika Ustaw".

Na pokrycie wydatków Państwowego Funduszu Drogowego ustawa przewiduje następujące wpływy:

1. opłaty od pojazdów mechanicznych oraz niektórych pojazdów konnych,
2. opłaty od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym,
3. grzywny za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych,
4. opłaty od reklam, umieszczonych wzdłuż dróg publicznych poza granicami miast,
5. dotacja skarbu państwa w wysokości, określonej w budżecie państwowym na każdy okres budżetowy.

Państwowy Fundusz Drogowy ma prawo zaciągać pożyczki do łącznej wysokości 400.000.000 zł, względnie w równowartości w obcych walutach.

Opłaty od pojazdów.

Ustanawia się opłatę od pojazdów mechanicznych w następującej wysokości w stosunku rocznym:

1. od samochodu osobowego, służącego do własnego użytku: a) po 40.— zł od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1 500 kg; b) od samochodu, którego waga własna przewyższa 1 500 kg — 600.— zł od 1.500 kg i po 50 zł od każdych następnych 100 kg;

2. od samochodu osobowego, użytkowanego przez przedsiębiorstwo przewozowe w celach zarobkowych: po 50.— zł od każdych 100 kg wagi własnej samochodu;

3. od samochodu ciężarowego lub traktora, służącego do własnego użytku: a) po 40 zł od każdych 100 kg wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg; b) od samochodu, którego własna waga przewyższa 1.500 kg — 600 zł od 1.500 kg i po 50 zł od każdych następnych 100 kg;

4. od samochodu ciężarowego lub traktora, używanego w celach zarobkowych: a) po 60 zł od każdych 100 kg wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg, b) od samochodu, którego waga własna przewyższa 1.500 kg — 900 zł od 1.500 kg i po 70 zł od każdych następnych 100 kg;

5. od przyczepek do pojazdów mechanicznych tak dla przewozu osób jak i ciężarów — po 50 zł od każdych 100 kg wagi własnej przyczepki;

6. od motocyklu bez przyczepki 50.— zł;

7. od motocyklu z przyczepką oraz trzykołowych pojazdów mechanicznych (cyklonetek) po 75.— zł.

Przy obliczaniu wagi pojazdów mechanicznych nie uwzględnia się ilości mniejszych niż 50 kg, a ilości większe niż 50 kg liczy się za 100 kg.

Do pojazdów mechanicznych i przyczepek na kołach o pełnych obręczach gumowych podwyższa się określone w niniejszym artykule stawki opłaty o 25 proc., zaś na kołach o obręczach żelaznych o 100 proc.

Upoważnia się radę ministrów do zmienienia w drodze rozporządzeń opłat, wymienionych w niniejszym artykule, z tem zastrzeżeniem, że opłata od 100 kg wagi samochodu osobowego nie może przekraczać 55 zł, zaś od 100 kg wagi samochodu ciężarowego 75 zł. Zmiany opłat mogą być ustalone tylko na okres pełnego roku budżetowego, względnie pełnych lat budżetowych.

Ustanawia się opłatę od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe na określonych szlakach poza miejscem stałego zamieszkania właściciela pojazdu mechanicznego lub pojazdu konnego, w wysokości po 3 grosze od jednego tonno-kilometra przewożonego towaru.

Opłata ta może być ryczałtowana.

Pojazdy mechaniczne wprowadzone do Polski na czasowy pobyt, mogą być opodatkowane w wysokości i według zasad, ustalonych przez ministra robót publicznych w porozumieniu z ministrami: spraw wewnętrznych, skarbu i spraw zagranicznych.

Od opłat wolne są pojazdy:

1. przeznaczone do urzędowego użytku osób, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności oraz konsulów zawodowych, będących obywatelami państw obcych — z zastrzeżeniem wzajemności;

2. władz i urzędów państwowych (cywilnych i wojskowych) i samorządowych;

3. przedsiębiorstw państwowych „Polskie Koleje Państwowe", oraz „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", z wyjątkiem pojazdów, używanych do zarobkowego przewożenia osób i bagaży;

4. pojazdy instytucyj i zakładów użyteczności publicznej, w szczególności szpitali, zakładów dezinfekcyjnych, straży ogniowych, pogotowi ratunkowych, zakładów wodociągowych i kanalizacyjnych oraz oczyszczania miasta, jako też instytucyj dobroczynnych, o ile są niezbędne dla działalności tych instytucyj, względnie zakładów, oraz pojazdy miejskich przedsiębiorstw przewozowych, o ile pojazdy są używane do zarobkowego przewozu osób i bagaży wyłącznie w obrębie gminy miejskiej;

5. używane do objazdów służbowych własne pojazdy mechaniczne drogowego personelu technicznego, państwowego i samorządowego;

6. traktory, przeznaczone dla celów rolniczych, o ile nie są używane do przewozu ciężarów po drogach publicznych.

Obowiązek płacenia opłaty powstaje z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu na podstawie obowiązujących przepisów, ustaje zaś po wycofaniu pojazdu z ruchu.

Opłaty uiszcza właściciel pojazdu w ratach kwartalnych zgóry, poczynając od kwartału, następującego po powstaniu obowiązku płacenia.

Opłatę wymierza się i pobiera według miejsca stałego postoju pojazdu. Jeżeli co do tego miejsca zachodzą wątpliwości, za miejsce takie uważa się miejsce stałego pobytu właściciela pojazdu.

W razie zaszłej w ciągu roku zmiany co do osoby właściciela, względnie miejsca stałego postoju pojazdu, od którego opłatę już wymierzono i w całości lub w części pobrano, nie pobiera się tej części opłaty, którą uiścił już poprzedni właściciel, względnie którą od pojazdu opłacono już na dawnem miejscu postoju.

Wymiar i pobór opłaty od pojazdów uskuteczniają w gminach miejskich zarządy tych gmin, w gminach zaś wiejskich wymiaru opłaty dokonywują wydziały powiatowe, właściwe w myśl postanowień, zawartych w art. 12, poboru zaś — zarządy gmin wiejskich.

Do wymiaru poboru i przymusowego ściągania opłaty od pojazdów mają analogiczne zastosowanie przepisy, dotyczące wymiaru, poboru i ściągania samoistnych danin komunalnych.

Od wymiaru opłaty przysługuje płatnikowi prawo odwołania się w terminie 14 dni, licząc od dnia następnego po doręczeniu nakazu płatniczego.

Odwołanie powinno być wniesione za pośrednictwem władzy wymiarowej do wojewody, który rozstrzyga ostatecznie.

Opłata od biletów za przejazd.

Ustanawia się opłatę od biletu za przejazd pojazdem mechanicznym z wyjątkiem za przejazd autobusem, kursującym jedynie w granicach gminy miejskiej. Opłata wynosi jedną trzecią część ceny biletu.

Opłata od reklam.

Ustanawia się opłatę od reklam (znaków, szyldów, napisów) umieszczanych wzdłuż dróg publicznych, na budynkach, słupach, kioskach itp. poza granicami miast, w wysokości do 25 zł rocznie za jeden metr kwadratowy powierzchni reklamy.

Od opłat zwolnione są reklamy przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, umieszczone na budynkach i ogrodzeniach tych budynków, w których znajdują się dane przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe.

Od 1 kwietnia znosi się:

1. pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe na określonych szlakach poza miejscem stałego zamieszkania właściciela pojazdu, opłat mytniczych, z tym wyjątkiem, że zezwolone wyjątkowe opłaty będą mogły być pobierane przez związki samorządowe do końca okresu, na jaki zezwolenie zostało wydane, oraz, że od 1 kwietnia 1931 r. będą mogły być pobierane opłaty mytnicze od tych pojazdów na takich większych mostach, które zostały zbudowane z funduszów uzyskanych z pożyczek, amortyzowanych z opłat mytniczych, pobieranych na tych mostach, a to do czasu zamortyzowania się tych pożyczek;

2. pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz pojazdów konnych, wymienionych w ustępie poprzednim, opłat kopytkowych na rzecz gmin miejskich.

3. pobieranie opłat za rejestrację pojazdów mechanicznych.

4. prawo opodatkowania pojazdów mechanicznych oraz pojazdów konnych używanych do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe, podatkiem komunalnym od przedmiotów zbytku, oraz

5. prawo pociągania właścicieli tych pojazdów mechanicznych i konnych do opłat specjalnych, przewidzianych w art. 23 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych.

Oddzielne konta w księgach co do obrotów, podlegających różnym stawkom podatku przemysłowego.

Pozwana władza nie uwzględniła odwołania płatniczki, skierowanego przeciw odmówieniu zastosowania dla powyższego obrotu ulgowej stawki procentowej z ustępu b art. 7 ustawy o państwowym podatku przemysłowym z dnia 15 lipca 1925 r., wychodząc z założenia, że płatniczka obowiązana była sporządzić zgodnie z postanowieniem ustępu 4 § 78 rozp. wykonawczego do ustawy o państwowym podatku przemysłowym, szczegółowe wykazy osiągniętych obrotów, wymienionych w art. 7 ustawy, skoro zaś temu obowiązkowi w terminie do dnia 15 lutego 1927 roku zadość nie uczyniła, nie miała komisja odwoławcza ustawowego obowiązku zarządzenia ponownego badania uwidocznionych dodatkowo w księgach oddzielnych kont towarowych dla zróżniczkowanych stawek podatkowych oraz szczegółowych wykazów obrotów, załączonych do odwołania płatniczki. Tego zapatrywania pozwanej władzy nie mógł Najwyższy Trybunał Administracyjny uznać za trafne, wychodząc z następujących założeń:

W rozpoznawanej sprawie płatniczka w zeznaniu swojem o obrocie wykazała, zgodnie z postanowieniem § 55 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o państwowym podatku przemysłowym, oddzielnie część obrotu swego przedsiębiorstwa (obrót towarowy na rachunek własny), jako podlegającą ulgowej stawce podatkowej z ustępu b art. 7 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, oraz powołała się na księgi handlowe, prowadzone w przedsiębiorstwie.

Komisja Szacunkowa nie zastosowała jednak żadnej stawki ulgowej z uwagi na okoliczność, iż płatniczka nie prowadziła w swych księgach handlowych oddzielnych kont towarów, podlegających zróżniczkowanym stawkom towarowym i nie przedłożyła władzy wykazów tychże obrotów.

Z uwagi na treść § 78 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o państwowym podatku przemysłowym, zawierającego normy porządkowe celem umożliwienia władzy wymiarowej zbadanie prawdziwości księgowanych wpisów w granicach art. 76 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, stanowisko władzy wymiarowej pierwszej instancji było wprawdzie uzasadnione, gdyż omawiane wykazy przedłożyła płatniczka dopiero po ukończeniu postępowania wymiarowego, a mianowicie w odwołaniu wniesionem przeciw wymiarowi podatku. Inaczej jednakże rzecz się przedstawia, o ile chodzi o wspomniane wykazy, przy rozstrzyganiu odwołania płatniczki przez II instancję.

Z postanowienia bowiem art. 88 i 89 ustawy o państwowym podatku przemysłowym nie da się wywnioskować, aby płatniczka, która się nie zastosowała do początkowych norm § 78 rozporządzenia wykonawczego w toku postępowania przed pierwszą instancją, nie mogła ciążącemu na niej obowiązkowi wskazania władzy warunków, uzasadniających zastosowanie ulgowej stawki podatkowej (w danym przypadku stawki z art. 7 lit. b) uczynić zadość także w postępowaniu odwoławczem i w postępowaniu tem przedłożyć przepisanych w § 78 wykazów. Art. 89 ustawy bowiem przewiduje możność rozpatrywania ksiąg handlowych i innych zapisków, dotyczących obrotu także w II instancji, jeśli strona powołała się na księgi już w zeznaniu o obrocie i oznaczyła gotowość przedstawienia ich. W tym stanie rzeczy obowiązkiem pozwanej władzy było zarządzić zbadanie przedłożonego przez płatniczkę wykazu obrotów podlegających ulgowej stawce, a w dalszym ciągu rozprawić się z zarzutami odwołania co do niesłusznego pominięcia dowodu z ksiąg handlowych.

W powyższym braku dopatrzył się Najwyższy Trybunał Administracyjny wadliwości postępowania ze szkodą dla skarżącej i wobec tego uchylił zaskarżoną decyzję. (Wyciąg z wyroku N. T. A. L. Rej. L844/28).

Różne

Oficjalna polska wycieczka gospodarcza do Rumunji.

W odpowiedzi na oficjalną wycieczkę przedstawicieli rumuńskich sfer gospodarczych do Polski, jaka miała miejsce na jesień r. 1929 i w której wzięli udział przedewszystkiem prezesi i dyrektorzy Izb Przemysłowo-Handlowych oraz Rolniczych — Izba Handlowa Polsko-Rumuńska zamierza zorganizować przy końcu kwietnia b. r. wycieczkę polską do Rumunji.

Ze względu na oficjalny charakter wycieczki, liczba jej uczestników jest ograniczona do 18 osób.

Wycieczka trwać będzie 11 dni: wyruszy ze Lwowa 19 kwietnia 1931 r. o godz. 9,45 przed poł., powróci do Lwowa dnia 30 kwietnia o godz. 9 rano, gdzie nastąpi jej rozwiązanie.

Program wycieczki ma obejmować, prócz pobytu 3-dniowego w Bukareszcie, w czasie którego odbędzie się szereg oficjalnych przyjęć i konferencyj — zwiedzenie paru portów oraz głównych ośrodków przemysłowych i rolniczych.

Zgłoszenia należy nadsyłać najpóźniej do dnia 1. kwietnia br. do Polsko-Rumuńskiej Izby Handlowej w Warszawie (Bracka 18, m. 28, telefon 224-37).

Koszty kolejowe będą pokryte za pośrednictwem Izby, jak również ogólne koszty organizacyjne. Natomiast koszty pobytu w Rumunji t. j. koszty hotelowe, restauracyjne itp. opłacać będą uczestnicy wycieczki bezpośrednio. Przy zgłoszeniu winna być przesłana kwota na koszty przejazdu kolejowego w wysokości zł 490,— oraz na koszty organizacji wycieczki zł 100,— ogółem 590.—. Co się tyczy kosztów pobytu w Rumunji (opłacanych bezpośrednio przez pp. uczestników wycieczki) należy przypuszczać, iż wobec szeregu oficjalnych przyjęć oraz tego, iż przewiduje się spędzenie w hotelach tylko 3 nocy w ciągu całego czasu trwania wycieczki, koszty te nie będą zbyt znaczne. Ogólnie należy liczyć, że całkowity koszt wycieczki (łącznie z przejazdem) wyniesie od jednej osoby nie więcej jak 1000—1100 zł.

Podjęcie prac nad zespoleniem postulatów gospodarczych Wielkopolski i Pomorza.

Przy udziale przedstawicieli większości instytucyj samorządu gospodarczego, zrzeszeń gospodarczych i znawców życia ekonomicznego odbyła się w środę, dnia 11 marca br., w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu konferencja, poświęcona omówieniu kwestji zespolenia postulatów gospodarczych Wielkopolski i Pomorza. W wyniku dyskusji postanowiono akcję podzielić na dwie części mianowicie na opracowanie a) materjału zbiorowego oraz b) większego dzieła o położeniu i potrzebach dwóch wymienionych województw.

Materjał prowizoryczny zostanie opracowany w ciągu trzech do czterech tygodni przez komisję, złożoną z przedstawicieli samorządu gospodarczego i związków gospodarczych, zaś opracowanie dzieła obszerniejszego zajmie więcej czasu (nie mniej niż trzy kwartały) i poruczone zostanie specjalnemu komitetowi redakcyjnemu.

Przeprowadzeniem akcji zajmie się Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu.

Wyroby firm krajowych, godne polecenia:

Ceny ogłoszeń w dziale niniejszym wynoszą 25,— zł za 1 wiersz na rok 1931.



Redakcja i Administracja: Rzeczypospolitej 1 — Czcionkami Drukarni Polskiej S. A. w Poznaniu.
Redaktor odpowiedzialny Dyrektor Franciszek Łyczywek.